

## La Ruta 66 en Estados Unidos: allanando el camino para la protección y gestión de las carreteras históricas

Kaisa Barthuli | Route 66 Corridor Preservation Program, National Trails

Intermountain Region, National Park Service, USA

Michael Romero Taylor | Retired National Park Service, USA

URL de la contribución <[www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/4952](http://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/4952)>

### RESUMEN

La famosa Ruta 66 se extiende por, aproximadamente, 3.900 km, desde Chicago hasta Santa Mónica. Se trata de una mítica carretera que ha contribuido de manera significativa al desarrollo y a la iconografía de Estados Unidos en el siglo XX. Reconociendo los valores patrimoniales de la Ruta 66 (también llamada *The Mother Road* o La carretera madre), el Congreso de los Estados Unidos ha establecido un programa a través del Servicio de Parques Nacionales para proveer soporte técnico y financiación que permitan la adecuada conservación de esta vía. El programa sienta un precedente en el reconocimiento de la importancia de las carreteras como hitos de la evolución tecnológica, del transporte y del comercio en Estados Unidos. El programa trabaja con numerosas entidades privadas, sin ánimo de lucro, tanto locales como estatales, nacionales y federales, para concienciar sobre la relevancia histórica de la Ruta 66, la necesidad de establecer medidas para su conservación y las oportunidades económicas que su puesta en valor puede plantear en términos de turismo. Precisamente, con el presente artículo se pretende analizar las estrategias que, tanto el Servicio de Parques Nacionales como otras instituciones, están desarrollando para la protección, gestión y promoción de esta histórica ruta.

### Palabras clave

Carreteras históricas | Conservación (Patrimonio) | Estados Unidos | Gestión cultural | Historia | Protección | Ruta automovilística | Ruta 66 | Servicio de Parques Nacionales de Estados Unidos | Transporte |



Ruta 66. Oatman, pequeño poblado vaquero en Arizona | foto Vicente Villamón

El presente trabajo es una revisión actualizada de una versión anterior publicada en: Barthuli, K. y Taylor, M. (2015) Route 66: Ouvrir la Voie pour la Protection et la Gestion des Routes Historiques. En: *Thema & Collecta, Itinéraires Culturels*. Wallonie-Bruxelles: ICOMOS, adaptándose a los objetivos del proyecto PID2019-105877RA-I00 Análisis y definición de estrategias para la caracterización, recuperación y puesta en valor del patrimonio de las obras públicas. Una aproximación desde la escala territorial, del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades, y a los del presente número monográfico de revista PH. El texto ha sido traducido por Fidelia Linguistic Solutions y revisado por Rita Ruiz Fernández.

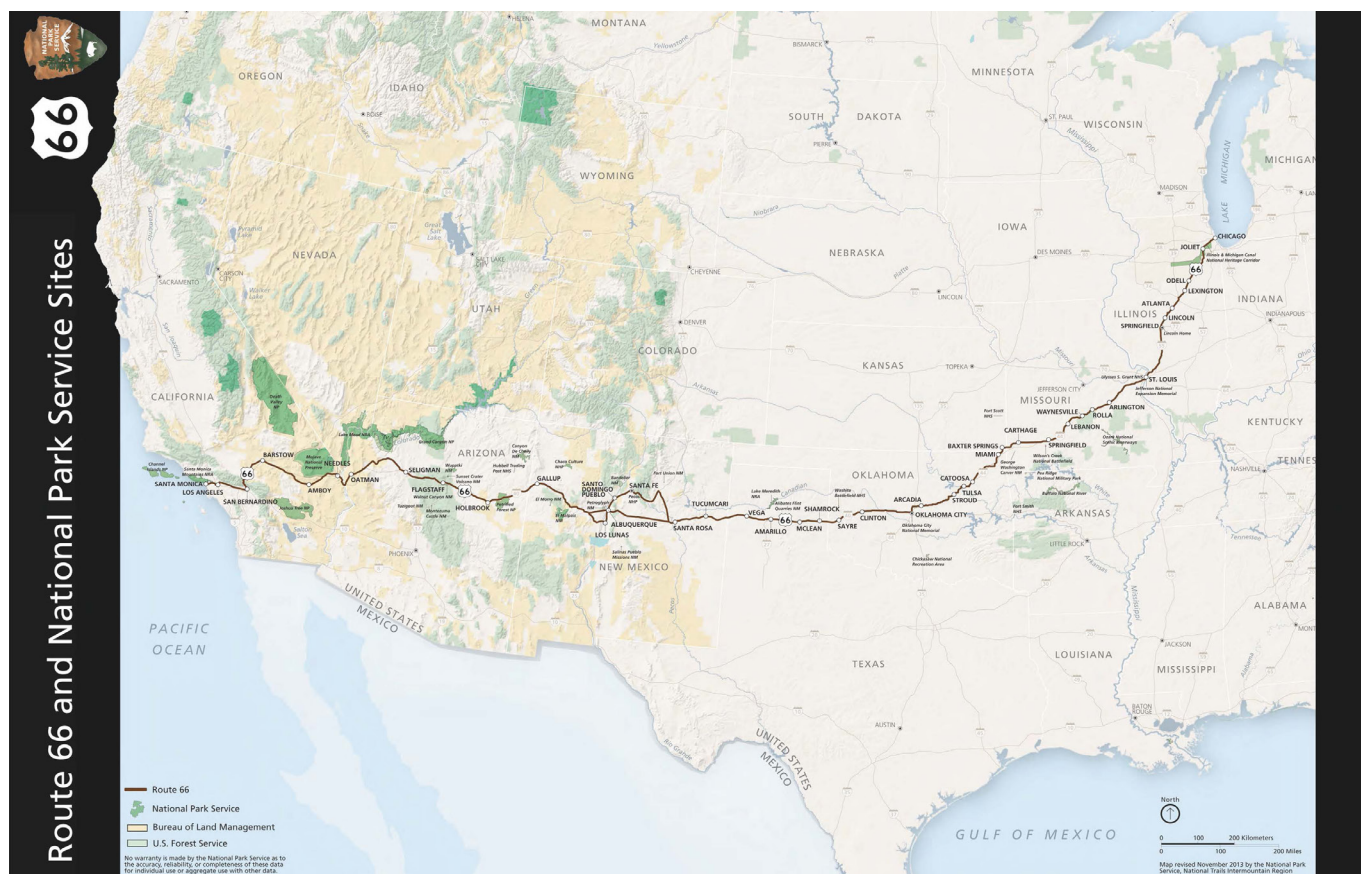
## DEBATE

Frente a otros itinerarios culturales ampliamente reconocidos, como el Qhapaq Ñan en Sudamérica o el Camino de Santiago en España y Francia, las rutas automovilísticas a menudo se pasan por alto como importantes aportaciones al patrimonio cultural por, en muchas ocasiones, considerar que son demasiado modernas como para ser objeto de un proyecto de conservación o de atención académica.

Sin embargo, al igual que otras rutas que históricamente se recorrían a pie, a caballo, en carretas o en barco, las vías para automóviles representan un importantísimo hito en la evolución del transporte, con impactos sin precedentes en el paisaje, el entorno, el comercio, la política y la cultura, que no deben ser ignorados.

Una de estas rutas en la que, en la actualidad, se está iniciando las gestiones para su reconocimiento y protección como carretera con marcado significativo histórico es la Ruta 66<sup>1</sup>, en Estados Unidos. Construida en 1926 como parte del primer sistema federal de carreteras para automóviles de Estados Unidos, la US Highway 66 o Ruta 66 siguió el trazado de otros itinerarios culturales que ya existían previamente, como el Camino Real de Tierra Adentro o el antiguo Camino de Santa Fe. Si bien la Ruta 66 no era ni la carretera más larga ni la más antigua, sí que conectaba estratégicamente el Medio Oeste industrial con la costa de California, lo que la convertía en una ruta clave a nivel migratorio, económico y de defensa militar del país. También se hizo famosa por ser un símbolo del *American's love affair* con el automóvil y de su tremendo impacto en la sociedad.

A lo largo de 3.900 km, el extremo oriental de la carretera comienza en Chicago, en el estado de Illinois, atraviesa los estados de Misuri, Kansas, Oklahoma, Texas, Nuevo México y Arizona, hasta llegar a la ciudad de Los Ángeles, en el estado de California. En la década de 1930, la Ruta 66 sirvió como “vía de escape” para miles de refugiados del Dust Bowl que buscaban una vida mejor en California. En la década de 1940 fue un elemento fundamental de la Red Estratégica de Carreteras, permitiendo la movilización de tropas y de su equipamiento en la Segunda Guerra Mundial. Después de la guerra, a medida que crecía el parque móvil americano, la Ruta 66 facilitó el auge de las vacaciones familiares. Durante este tiempo, las familias se echaron en masa a la carretera para explorar el exótico Suroeste, las costas doradas de California, Disneylandia y los parques nacionales, como el Gran Cañón. A lo largo de los años, la pasión de Estados Unidos por la carretera quedó reflejada en su continua representación en las diferentes artes: a través de la música, la literatura, la televisión y el cine, la carretera quedó inmortalizada como icono del sueño americano. Como ejemplo, la canción *Get Your Kicks on Route 66*, escrita por Bobby Troup, llegó



a ser interpretada por más de 110 artistas, entre ellos, Nat King Cole y The Rolling Stones.

Con la llegada del sistema interestatal, concretamente a partir de 1985, la Ruta 66 fue desmantelada. Debido a que su recorrido era altamente estratégico al atravesar todo el país, fue reemplazada de forma gradual por cinco nuevas carreteras interestatales. A diferencia de la mayoría de carreteras estadounidenses que, a día de hoy, siguen en uso, la Ruta 66 fue una de las pocas que se dividió en múltiples jurisdicciones privadas, locales, estatales y federales. Algunas secciones de la Ruta 66 fueron pavimentados por el Sistema Estatal de Autopistas, mientras que otras fueron reconvertidas en vías de servicio. Determinadas partes de la Ruta fueron incorporadas a la red de carreteras estatales, otras pasaron a formar parte de propiedades privadas y algunos tramos fueron abandonados o, incluso, demolidos. En la actualidad, aproximadamente, el 85 % de la carretera original sigue siendo transitable.

Con el desmantelamiento de la carretera, el pueblo americano se opuso a la desaparición de lugares emblemáticos y, con ello, de la memoria de la legen-

daría carretera. En 1990, los ciudadanos crearon, en cada uno de los ocho estados por los que pasaba la Ruta 66, organizaciones sin ánimo de lucro dirigidos a conseguir su preservación y promover su uso. En cada estado, estos grupos solicitaron a sus legisladores y a los departamentos de transporte estatales que señalizaran de nuevo la carretera pero, esta vez, con señalética marrón, color que, en Estados Unidos, es indicador de los lugares históricos. También solicitaron al Congreso de Estados Unidos que el Servicio de Parques Nacionales de Estados Unidos se involucrase en la protección y gestión de la carretera.

Ante este contexto, en 1990, el Congreso aprobó una ley por la que autorizaba al Servicio de Parques Nacionales (NPS por sus siglas en inglés) a llevar a cabo un Estudio Especial sobre Recursos para determinar la importancia histórica de la carretera y para definir diferentes opciones de conservación en las que se estimase la conveniencia de una posible participación federal (United States, National Park Service 1995). El estudio se culminó en 1995, determinando que: “La Ruta 66 tiene una gran importancia a nivel nacional como símbolo de la historia del transporte estadounidense. Las

Histórico motel-café Roy's en Amboy (California). Uno de los lugares emblemáticos de la Ruta 66, entre Palm Springs y Las Vegas. Durante algunos años, Roy's estuvo cerrado. Pero ahora está siendo rehabilitado y vuelve a abrir sus puertas | foto Marc



gasolineras, cafés y moteles que definen el corredor son importantes vínculos tangibles con esta historia, debiéndose preservar los activos más representativos y significativos.”

Asimismo, se esbozaron diversas alternativas para la gestión de la ruta y, en concreto:

1. Definir uno o más lugares de la Ruta 66 como unidades del Parque Nacional.
2. Designar la ruta como Camino Histórico Nacional (*National Historic Trail*).
3. No contar con la participación federal.
4. Instalar señalética interpretativa por parte del Servicio de Parques Nacionales a lo largo de toda la longitud de la carretera.
5. Establecer un programa de preservación del Servicio de Parques Nacionales de ayuda técnica y financiera.

A continuación, se celebraron una serie de reuniones con participación pública para evaluar todas las opciones. Durante estos encuentros se reconoció la necesidad de preservar las condiciones locales, la idiosincrasia y el *mom and pop* de la carretera, por ser sus principales rasgos identitarios.

En este sentido, se concluyó que la Ruta 66 ha representado, y todavía representa, una experiencia única e impredecible de los viajes en automóvil antes de que llegase la sistemática corporativización de hoteles, gasolineras y restaurantes de comida rápida.

Con respecto a las alternativas planteadas por el Servicio de Parques Nacionales, la opción 1 fue rechazada por considerarse que seleccionar y preservar solo unos pocos espacios concretos a lo largo de la carretera no sería representativo y se descuidaría la asimilación de la carretera como un recurso y experiencia de ámbito nacional. Además, centrarse en algunos lugares concretos del paisaje no trasladaría el definitorio carácter de movimiento a través del tiempo, el espacio y la cultura que solo puede percibirse conduciendo a lo largo de la carretera.

La opción 2 fue también descartada porque, aunque la Ruta 66 cumplía con los requisitos para ser designada como camino histórico nacional, había preocupación o una idea errónea preconcebida de que esta designación podría traer consigo demasiada participación federal y, por tanto, una considerable pérdida del control local.

La opción 3 fue desechada porque, si bien no se deseaba una fuerte participación federal, sí se quería un cierto nivel de participación y reconocimiento a nivel federal.

La opción 4 fue rechazada por la posibilidad de que un sistema de señales del Servicio de Parques Nacionales a través de la ruta pudiera “neutralizar” la experiencia idiosincrática de la Ruta 66. En su lugar, se decidió que los sistemas de información e interpretación debían gestionarse a nivel local o regional.

En última instancia, la opción 5 fue la alternativa mejor valorada por permitir mantener el control local de la carretera a la vez que se proporcionaba un cierto apoyo federal. Esta opción no proporcionaría a la Ruta 66 una designación federal formal, sino que crearía un programa del Servicio de Parques Nacionales destinado a proporcionar tanto asistencia técnica como subvenciones que permitiesen cofinanciar proyectos de rehabilitación y a la creación de un centro de información y ayuda para la preservación e interpretación a nivel local, estatal y nacional de la carretera.

En 1999, el Congreso de los Estados Unidos aprobó la legislación pertinente para crear el Programa de Preservación del Corredor de la Ruta 66 (United States Congress 1999). Dos años más tarde, se concedieron los fondos y se designó a la oficina del National Trails Intermountain Region del Servicio de Parques Nacionales, con sede en Santa Fe, Nuevo México, responsable del programa.

El programa se concibió como un programa “semilla” o de estímulo a corto plazo que concluiría en 2009. Sin embargo, tras recibir la opinión favorable del público, el programa fue reautorizado en 2009 para continuar sus operaciones durante 10 años más. Desde 2019, el programa funciona con aprobaciones anuales.

Una de las prioridades del programa fue redactar tanto un contexto histórico de la ruta en el ámbito nacional (Cassity 2012), como contextos estatales individuales que describiesen el desarrollo y las particularidades de la ruta en cada uno de los ocho estados.

En la actualidad, todos los edificios y construcciones de la Ruta 66 con interés histórico han sido documentados y, de entre ellos, se han identificado aquellos que pueden ser candidatos a ser incluidos en el Registro Nacional de Lugares Históricos del Servicio de Parques Nacionales. Este trabajo se ha realizado a través de convenios establecidos con las Oficinas Estatales de Preservación Histórica de los ocho estados que atraviesa la Ruta 66 y, a día de hoy, se han registrado más de 3.800 propiedades de las que, aproximadamente, 250 figuran en el Registro Nacional de Lugares Históricos. Toda esta información se compila en una única base de datos SIG interactiva y de uso público.



Frontier Motel | foto Marcin Wichary

Una vez realizado el proceso de inventario, los elementos patrimoniales de la Ruta 66 se clasificaron en las siguientes categorías: Trazado y estructuras vinculadas, tales como dispositivos de protección lateral, señalización y elementos de drenaje; puentes; aparcamientos y áreas de descanso; zonas para aparcamiento de caravanas, moteles, hoteles; gasolineras, garajes, concesionarios de coches, empresas de autolavado; restaurantes, cafés, *drive-ins*; puestos comerciales y tiendas de *souvenirs* y curiosidades; señalización comercial, que incluye letreros de neón y vallas publicitarias.

También se identificaron varias amenazas para estos elementos y, entre ellos: obsolescencia; abandono; falta de sensibilidad hacia su importancia histórica; falta de un mantenimiento adecuado; añadidos y rehabilitaciones inapropiadas; fin de la vida funcional/deficiencias estructurales de la carretera y sus puentes; nuevos desarrollos invasivos; dificultad para que las pequeñas empresas instaladas en los edificios históricos compitan con nuevas empresas/corporaciones de gran tamaño; pérdida de espacios abiertos y paisajes agrícolas; vandalismo.

Dado que el programa federal no posee ni administra el corredor, el Servicio de Parques Nacionales es consciente de que, para que determinadas cuestiones o problemas puedan ser abordados de la manera más efectiva posible, la participación pública y la labor didáctica y de divulgación son fundamentales. En este sentido, el Servicio de Parques Nacionales ha desarrollado un programa de visitas regulares, reuniones y talleres a lo largo de la carretera para concienciar sobre la importancia histórica y patrimonial de la ruta y

fomentar la colaboración de la ciudadanía en las estrategias puestas en marcha para su recuperación y preservación.

El Servicio de Parques Nacionales también ha creado un programa de subvenciones para cofinanciar proyectos de preservación, investigación y divulgación. En este sentido, desde el inicio del programa, se han adjudicado 158 proyectos que suman un total de 2,4 millones de dólares y otros 3,7 millones de dólares más en partidas de coste compartido. En total, a través del programa se han invertido hasta la fecha 6,1 M\$ en subvenciones.

Además de la conservación de determinados bienes patrimoniales, el Servicio de Parques Nacionales también está liderando una iniciativa para conservar la memoria e historia de la Ruta 66. Para ello, colabora con los archivos que existen a lo largo de toda la ruta en la implementación del programa denominado Ruta de Investigación 66. La misión de este programa es fomentar la recopilación y preservación de registros históricos y aumentar su accesibilidad al público. La importancia de las fuentes de archivo es indudable, con cada mapa, folleto turístico, diario o fotografía, se puede aprender más sobre la carretera: cómo era, cómo eran las primeras experiencias de viaje en automóvil y cómo este vehículo cambió la sociedad, el comercio, el medio ambiente, etc. La información de archivo es útil no solo para académicos o estudiantes, sino también para aquellos turistas que pretenden enriquecer su experiencia de viaje, los propietarios que desean aprender más sobre su edificio o negocio, las comunidades locales que quieren promover su historia local y las agencias gubernamentales responsables de la gestión de la carretera. Con el Servicio de Parques Nacionales se han asociado diez instituciones a lo largo de la ruta para promover la identificación de colecciones históricas de importancia para la Ruta 66 en todos los estados, fomentar la colaboración cruzada entre archivos, bibliotecas y museos, y desarrollar un sitio web como un centro de investigación *online*.

Sin embargo, y a pesar de estas iniciativas y de otras emprendidas por particulares y comunidades, muchos tramos de la carretera, puentes, propiedades y paisajes continúan hoy muy degradados.

Para incrementar la sensibilización sobre las amenazas a las que esta carretera está sometida, en 2007, la organización nacional sin ánimo de lucro National Trust for Historic Preservation incluyó los moteles de la Ruta 66 en su Lista de lugares más amenazados de Estados Unidos. Al año siguiente, la organización internacional World Monuments Fund (WMF) recogió la totalidad de la Ruta 66 en su Lista de Sitios de Interés, junto con otros lugares de renombre mundial como Machu Picchu o los centros culturales de Irak. En 2018, National Trust for Historic Preservation recogió la totalidad de la Ruta 66 en la Lista de los Once Lugares Más Amenazados de Estados Unidos, y la calificó como uno de sus Tesoros Nacionales.

Estas listas han ayudado, sin duda, a incrementar considerablemente el interés por conservar la Ruta 66. Además, la inclusión de la Ruta 66 en las mismas incentivó a la asociación de American Express, World Monuments Fund (WMF) y el Servicio de Parques Nacionales (NPS) que, aportando una generosa asignación de fondos, han costado varios proyectos que, entre otros asuntos, han permitido abordar la elaboración del inventario histórico de bienes vinculados a la carretera, un proyecto de realidad virtual, un Itinerario de Viaje del Registro Nacional o un estudio sobre el impacto económico de su preservación (Listokin 2012). Con este último se evidenció que, además de los beneficios sociales y económicos para la población que vive a lo largo de la carretera, la puesta en valor de la Ruta 66 genera un gran sentimiento de orgullo nacional entre los viajeros que la visitan. Asimismo, este estudio reveló datos demográficos de la población que vive en torno al trazado. Concretamente, se comprobó que, a lo largo de la ruta, el porcentaje de población hispana duplica la media nacional y que el porcentaje de indios americanos es tres veces superior a la media nacional. Teniendo en cuenta estos datos, el Servicio de Parques Nacionales ha comenzado a colaborar con el Programa de Prácticas del Patrimonio Hispano para la creación del proyecto Herencia Hispana de la Ruta 66 (todavía en desarrollo) y con la Asociación Americana de Turismo Nativo de Alaska para implementar el programa American Indian y Route 66 Travel Guide (AIANTA 2017). En la misma línea, el Servicio de Parques Nacionales ha financiado un documental de Assertion Films con nombre *Route 66 Women: The Untold Story of the Mother Road* (todavía en curso de producción), y otro llamado *Route 66 and the Historic Negro Motorist Green Book* centrado en las vivencias de la población negra en torno a la Ruta 66 (Estados Unidos. Servicio de Parques Nacionales 2015).

Otro resultado del estudio elaborado por Listokin (2012) fue la celebración del simposio Ruta 66: Mesa Redonda Estratégica sobre el Camino por Recorrer, que reunió a representantes de la industria y del gobierno y a organizaciones sin ánimo de lucro para explorar nuevas e innovadoras formas de fomentar el sector del turismo patrimonial y la preservación histórica de la Ruta 66. Durante este encuentro, se alcanzó un consenso abrumador, que permitió establecer un marco nacional de colaboración que serviría para tejer los intereses de las diversas entidades a lo largo de la carretera (con anterioridad a la celebración de esta mesa redonda existían ocho asociaciones estatales y cinco internacionales en torno a la Ruta 66 que no contaban con ningún tipo de foro de comunicación o colaboración) y aprovechar así sus respectivos esfuerzos para alcanzar estos objetivos.

Así, y bajo el amparo de la WMF y el Servicio de Parques Nacionales, se creó una organización a nivel nacional y sin ánimo de lucro denominada Asociación Camino por Recorrer de la Ruta 66 (RAP en sus siglas en inglés: Route 66 Road Ahead Partnership). Los objetivos que se marcó la RAP



Estación de servicio en la Ruta 66, Illinois | foto  
russellstreet

fueron: estrechar la coordinación entre las instituciones educativas y las organizaciones sin ánimo de lucro con la idea de seguir trabajando en la preservación del corredor; conservar y el mantener el diseño original de la carretera, de sus edificios, paisajes, tradiciones y experiencias; aumentar el número de visitantes, tanto nacionales como internacionales; asegurar el desarrollo económico y comunitario de las personas que viven y trabajan a lo largo de la Ruta 66; garantizar la rentabilidad de las empresas ya existentes y ayudar a las nuevas a establecerse y crecer; y fomentar la investigación y la educación con el fin de lograr una mayor precisión del relato histórico y de las experiencias asociadas a la Ruta 66.

De entre los impresionantes logros que la RAP ha conseguido hasta hoy, ha de reseñarse la labor realizada en colaboración con legisladores federales para aprobar la Ley del Centenario de la Ruta 66 (United States Congress 2020). La unanimidad obtenida en el Congreso permitió aprobar esta disposición en diciembre de 2020, que exige la formación de una comisión a nivel federal con el propósito de conmemorar el centenario de la Ruta 66 en 2026. Asimismo, la RAP también está trabajando en un proyecto de ley que permita considerar de forma permanente la Ruta 66 como un National Historic Trail por parte del Servicio de Parques Nacionales (United States House 2020).

Mientras sigue creciendo el reconocimiento de la Ruta 66 como tesoro nacional, también lo hace la conciencia ciudadana sobre la importancia de las

carreteras históricas en general. De hecho, y en paralelo a los esfuerzos realizados para preservar la Ruta 66, se están implementando otra serie de acciones para permitir la conservación y promoción de otras carreteras históricas en Estados Unidos, como en el caso de la Carretera Nacional de Maryland a Ohio, la Autopista Lincoln (US 40) de Nueva York a California, el Antiguo Camino Español (Old Spanish Trail Highway US 90/289/80) de Florida a California, la Ruta 1 de Maine a Florida o la Autopista Dixie que conecta Michigan con Florida. Además, durante los últimos 20 años, la Conferencia Internacional de Preservación de las Carreteras Históricas (la conferencia líder dedicada a la identificación, preservación y gestión de carreteras históricas) reúne, de forma bianual, a profesionales del ámbito de la conservación y el transporte, académicos y otros actores en un foro que debate y amplía el conocimiento sobre los valores de estas infraestructuras.

Asimismo, en otros países, también se están desarrollando otras acciones encaminadas al reconocimiento patrimonial de los caminos y las carreteras. En Bélgica, la asociación *Musées et Société en Valonie* se dedica a fomentar el uso y la apreciación por parte de los visitantes de la *Viae Romanae* (tramo Bavay-Tongres). En Australia, varias carreteras históricas, como la Autopista Stuart y la Great Ocean Road, han sido objeto de estudios recientes, y en España, por ejemplo, se ha publicado una investigación sobre carreteras históricas datadas entre 1748 y 1936, que, entre otros asuntos, recoge algunas de las estrategias que se podrían desarrollar para conservar determinados tramos de la carretera de Valencia (Rodríguez Lázaro et ál. 2007; Rodríguez Lázaro, Coronado Tordesillas y Ruiz Fernández 2009).

Por último, ha de reseñarse que, en los últimos años, el Comité Internacional de Rutas Culturales (CIIC), perteneciente al Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS), está evaluando la posibilidad de definir y calificar diversos caminos, vías o calzadas históricas, incluidas carreteras, en el contexto de las rutas culturales. En este sentido, la resolución del CIIC sobre carreteras históricas establece que:

“Las carreteras históricas son fruto del paso del tiempo y corresponden a la necesidad del ser humano de desplazarse físicamente de un lugar a otro en vehículo y, en su caso, de transportar bienes y mercancías. Los caminos históricos pueden estar diseñados para el tránsito de vehículos impulsados tanto por animales como a motor.

Las rutas o caminos históricos significativos pueden haber tenido un gran impacto cultural, social, económico, político y tecnológico a lo largo del tiempo en las regiones geográficas/naciones asociadas...

...puede haber rutas históricas o tramos de rutas históricas, al igual que otras propiedades patrimoniales de diversa naturaleza, que ayudan a conformar

las características propias de un itinerario cultural, aunque en muchas otras ocasiones esto puede no ser así, ya que puede que existan independientemente de las citadas rutas culturales. En ocasiones, un camino o una carretera histórica significativa puede cumplir con los criterios de una ruta cultural en sí misma.” (ICOMOS CIIC 2018).

La comunidad internacional entiende que ciertas carreteras históricas para automóviles, con suficiente importancia e integridad como para serlo, deben considerarse parte importante de nuestro patrimonio cultural y que, por ello, merecen ser conservadas. Según lo indicado anteriormente, muchas vías automovilísticas han evolucionado a partir de senderos más antiguos. Sirva como ejemplo el Camino Real de Cuba, ahora reconvertido en la Carretera Central de Cuba, que en el siglo XVI, servía de conexión entre los primeros campos de oro, y más tarde las tierras agrícolas, con la ciudad portuaria de La Habana. Este camino fue transformado en la Autopista Central en 1925 por el gobierno cubano, siguiendo en su mayoría el antiguo trazado del Camino Real (Rojas 2009).

## CONCLUSIÓN

Históricamente y en la actualidad, la Ruta 66 ha sido conocida en todo el mundo por su protagonismo en las artes populares. Desde la novela épica de 1939 *The Grapes of Wrath* de John Steinbeck, y continuando con obras icónicas como la canción *Get your Kicks on Route 66* o la reciente película de Disney/Pixar *Cars*, esta carretera ha acaparado la atención de millones de personas en todo el mundo en sus 95 años de su existencia. Sin embargo, hay muchas otras carreteras históricas que son importantes por sus contribuciones a la historia y al patrimonio que merecen ser objeto de conservación y protección. Además, la preservación de estas rutas automovilísticas puede brindar grandes oportunidades para el desarrollo económico centrado en el patrimonio de las comunidades y regiones que recorren. Se espera que las lecciones aprendidas de los esfuerzos realizados para la preservación, protección y documentación de la Ruta 66 en Estados Unidos sirvan de ejemplo para que otros países consideren la posibilidad de conservar otras carreteras que, aunque menos conocidas, son altamente significativas.

## BIBLIOGRAFÍA

- AIANTA [American Indian Alaska Native Tourism Association] (2017) *American Indians and Route 66 Travel Guide*. Disponible en: [https://www.aianta.org/wp-content/uploads/2020/03/American\\_Indians\\_Route66.pdf](https://www.aianta.org/wp-content/uploads/2020/03/American_Indians_Route66.pdf) [Consulta: 02/05/2021]
- Cassity, M. (2012) *Historic Properties Associated with U.S. Highway 66, from Chicago to Santa Monica, 1926-1985: Multiple Property Documentation Form*. Form prepared on August 27, 2011; Form registered on March 14, 2012. U.S. Department of the Interior, National Park Service, National Center for Preservation Technology. Disponible en: <http://ncptt.nps.gov/rt66/wp-content/uploads/2014/05/NationalMPDF.pdf> [Consulta: 02/05/2021]
- *Historic Environments* (2013) vol. 25, n.º 3, 2013, Connecting Cultures and Continents: the Heritage of Routes and Journeys 1. Disponible en: <http://australia.icomos.org/publications/historic-environment/he-vol-25-no-3-2013-connecting-cultures-and-continents-the-heritage-of-routes-and-journeys-1/> [Consulta: 02/05/2021]
- ICOMOS CIIC [Scientific Committee on Cultural Routes] (2008) *The ICOMOS Charter on Cultural Routes*, 4 de octubre de 2008. Disponible en: [http://www.international.icomos.org/charters/culturalroutes\\_e.pdf](http://www.international.icomos.org/charters/culturalroutes_e.pdf) [Consulta: 02/05/2021]
- ICOMOS CIIC [Scientific Committee on Cultural Routes] (2018) *Historic Roads as a New Category of Cultural Heritage: Their Differences with Respect to Cultural Routes Committee Report*. Literatura gris
- Listokin, D (coord.) (2012) *Route 66. Economic Impact Study*. New Brunswick, N.J.: Rutgers Center for Urban Policy Research, Edward J. Bloustein School of Planning and Public Polity, vol 1. History, characteristics, and economic contributions. Disponible en: <https://www.wmf.org/sites/default/files/article/pdfs/Route%2066%20Economic%20Impact%20Study%E2%80%9494Volume%20I.pdf> [Consulta: 17/06/2021]
- Rodríguez Lázaro, F.J., Coronado Tordesillas, J.M., Ruiz Fernández, R. y Garcilaso de la Vega, J. (2007) *Análisis y valoración del patrimonio histórico de las carreteras españolas 1748-1936*. Madrid: Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas
- Rodríguez Lázaro, F.J., Coronado Tordesillas, J.M. y Ruiz Fernández, R. (2009) *El camino de Valencia en Alarcón y Contreras 1845-1998: análisis de viabilidad para su recuperación como carretera histórica*. Madrid: Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas
- Rojas A. (2009) Transmission of World Heritage to Future Generations and Interpretation. Examples in Cultural Routes. En: *World heritage International Exchange Symposium. Ise City, Japan, 1 November 2009*. ICOMOS-CIIC Report
- Ruiz Fernández, R. (2014) *Heritage Identification and Assessment of Historic Roads in Spain, 1748-1967*. Tesis doctoral inédita. Universidad de Castilla-La Mancha
- United States Congress (1999) *Route 66 Corridor, Historic Preservation*. Public Law 106-45, 10 de agosto de 1999. Disponible en: <https://www.congress.gov/106/plaws/publ45/PLAW-106publ45.pdf> [Consulta: 02/05/2021]
- United States Congress (2020) *Route 66 Centennial Commission Act*. Public Law 116-256, 23 de diciembre de 2020. Disponible en: <https://www.congress.gov/116/plaws/publ256/PLAW-116publ256.pdf> [Consulta: 02/05/2021]
- United States, National Park Service (1995) *Special Resource Study, Route 66: Illinois, Missouri, Kansas, Oklahoma, Texas, New Mexico, Arizona, California*. Denver Service Center. Disponible en: <http://ncptt.nps.gov/rt66/wp-content/uploads/2015/03/SpecialResourceStudy.pdf> [Consulta: 02/05/2021]
- United States, National Park Service (2015) *Route 66 and the Historic Negro Motorist Green Book*. Disponible en: <https://ncptt.nps.gov/rt66/route-66-and-the-historic-negro-motorist-green-book/> [Consulta: 02/05/2021]
- United States House (2020) *Route 66 National Historic Trail Designation Act*. H.R. 8240. Disponible en: <https://www.congress.gov/bills/116th-congress/house-bill/8240?q=%7B%22search%22%3A%5B%22route+66+national+historic+trail%22%5D%7D&s=2&r=2> [Consulta: 02/05/2021]